

## **A propos des représentations et des rapports sociaux sexués ; identité professionnelle et masculinité chez les dockers français (XIXe-XXe siècles).**

*Michel Pigenet*

« Dockers »... A peine retiré du devant de la scène sociale, le vocable resurgit sur les panneaux publicitaires, attaché à la sous-marque d'un célèbre fabricant de « jeans ». Destinés aux hommes, les pantalons vendus sous ce nom sont réputés résistants et faciles d'entretien. En bref, allient virilité, robustesse et simplicité, toutes qualités et apparences que les promoteurs de la nouvelle gamme de produits, experts en maniement de mots-clichés, résument dans l'évocation de l'imaginaire associé aux travailleurs des ports.

Au-delà des ressorts d'une esthétique publicitaire « fin de siècle »<sup>1</sup>, la correspondance ainsi établie entre les attributs de la masculinité et l'ensemble d'une profession pose le problème des processus croisés de construction des identités de genre, de métier et de classe. L'affaire ne va pas de soi. Nul n'ignore la place de « l'homme fort » dans la représentation valorisante des travailleurs, gage de confiance, jusqu'à l'arrogance, du groupe ouvrier en lui-même<sup>2</sup>. Pour autant, la virilité demeure un « non-objet d'histoire »<sup>3</sup>. Elle l'est plus encore s'agissant des dockers dont les historiens français se soucient depuis trop peu de temps pour disposer d'un socle substantiel de monographies<sup>4</sup>. L'historiographie étrangère, notamment anglo-saxonne, s'avère plus prolixe, mais les éléments de comparaison qu'elle apporte se révèlent assez pauvres pour ce qui touche à la « masculinité »<sup>5</sup>. En France même, l'avance prise dans la connaissance des travailleurs des ports par d'autres secteurs des sciences sociales ne s'est pas accompagnée d'une meilleure prise en compte de la question.

Aussi bien, le présent article, étape d'une recherche en cours dont la problématique retenue ici n'était pas la préoccupation initiale, ne saurait-il être regardé comme la contribution définitive à l'exploration historique d'un champ balisé de concepts assurés et de

---

<sup>1</sup>T. Perron, << Légende noire et icônes rouges ou l'image des dockers au cœur de la guerre froide >> in *Dockers de la Méditerranée à la mer du Nord. Des quais et des hommes dans l'histoire*, Aix, Edisud, 1999, p. 200, relève cette référence esthétisante aux « débardeurs évoluant dans un monde d'où a disparu la peine et le travail ».

<sup>2</sup>Cf. ce qu'en disent S. Beaud, M. Pialoux, *Retour sur la condition ouvrière. Enquête aux usines Peugeot de Sochaux-Montbéliard*, Fayard, 1999, pp. 330-331, note 2. Cf. encore, quoique dans une perspective moins sensible à la dimension sexuée de l'imaginaire ouvrier communiste, l'article de M. Lazar, << Damnés de la terre et homme de marbre. L'ouvrier dans l'imaginaire du PCF du milieu des années trente à la fin des années cinquante >>, *Annales ESC*, n° 5, septembre-octobre 1990, pp. 1071-1096. Sur l'émergence d'une allégorie sociale masculine autour de la figure mythifiée de l'ouvrier on se reportera à E. J. Hobsbawm << Sexe, symboles, vêtements et socialisme >>, *Actes de la recherche en sciences sociales*, n° 23, septembre 1978, pp. 2-18 et à M. Agulhon, << Propos sur l'allégorie politique. En réponse à Eric Hobsbawm, *Actes de la recherche en sciences sociales*, n° 28, juin 1979, pp. 27-32.

<sup>3</sup>A. Rauch, *Le premier sexe. Mutations et crise de l'identité masculine*, Hachette, 2000, p. 7.

<sup>4</sup>Cf. M. Pigenet, << Le syndicalisme docker européen depuis 1945. Approche comparative et perspectives historiographiques >> in M. Pigenet (dir.), « Le syndicalisme docker depuis 1945 », *Cahiers du GRHIS*, n° 7, 1997, pp. 7-18.

<sup>5</sup>Le plus récent ouvrage consacré aux dockers dans une perspective comparative internationale - S. Davies et al. (ed.), *Dock Workers*, Aldershot-Burlington-Singapore-Sydney, Ashgate, 2001 - ne traite explicitement ce thème, sous la plume de David de Vries - << The construction of the image of dock labour >> - que dans trois de ses quelques huit cents pages. Au nombre des travaux étrangers antérieurs, retenons ceux de R. C. Miller, << The Dockworker Subculture and Some Problems in Cross-Cultural and Cross-Time Generalization >>, *Comparative Studies in Society and History*, 11, 1969, pp. 302-314, et de T. Bergholm, << Masculinity, Violence and Disunity : Waterfront Strikers and Strikebreakers in Finnish Ports in the 1920s' and 1930s' >>, *International Journal of Maritime History*, VIII, 1996, pp. 23-42.

sources dûment répertoriées. En l'état, lacunaire, de nos connaissances et interrogations, il semble néanmoins possible d'ébaucher une première analyse, appliquée aux dockers, des fondements, enjeux et modalités de l'identification sexuée d'une profession.

## Une masculinité reconnue et affichée

### *Le regard des autres*

« Gros bras »<sup>6</sup>, « beaufs » amateurs scandaleux de grosses cylindrées, « hooligans »<sup>7</sup> rompus aux actions de « commandos »..., une certaine presse n'a pas manqué, lors de l'ultime grand conflit portuaire de 1992, de retourner contre les dockers leur virilité « naturelle ». Le procédé table sur la « dévaluation » d'une référence d'autant plus stigmatisée que le capital physique et symbolique auquel elle renvoie intéresse au premier chef les milieux populaires. François de Singly note comment les classes moyennes et supérieures, condescendantes envers la « vieille lune » des antagonismes de classes « y particip(ent) en s'engageant dans la lutte, contre l'ancien, contre les vestiges de la force masculine... »<sup>8</sup>. Un siècle plus tôt, *Le Petit Parisien* joue déjà sur ce registre dépréciatif quand, à propos des débardeurs des quais de la Seine, l'un de ses rédacteurs croque la mâle et patibulaire silhouette des « sauvages de Paris » aux « larges épaules » et aux « muscles bien saillants »<sup>9</sup>.

Dès avant la Première Guerre mondiale, les stéréotypes courent d'une plume à l'autre, supports d'opinions rien moins qu'uniformes. En quête de « barbares » subversifs, Yvetot voit dans les dockers « frustes, ignorants, alcooliques parfois, des individus capables de revendiquer par la sainte et féconde violence »<sup>10</sup>. C'est à celle-ci que font encore allusion, dans les années 1930, les derniers héritiers du syndicalisme révolutionnaire qui, rendant hommage au défunt dirigeant du syndicat du port de Rouen, retiennent qu'il ne sortait jamais sans un browning et que « sa force physique lui permettait de faire face aux attaques les plus redoutables »<sup>11</sup>. Avec le temps, la représentation positive de la profession infléchit, sans la renier, la thématique de la force virile. L'évocation de la violence, sous-jacente, mais contenue, cède le pas à l'exaltation d'une puissance riche en références corporelles. En 1950, communistes et cégétistes, prompts à élever l'opposition active des dockers à la manutention du matériel militaire au rang de geste ouvrière, s'en font une spécialité<sup>12</sup>. Sur une page entière de *La Vie Ouvrière*, Jean-Pierre Chabrol campe un immense travailleur des quais dont les bras croisés symbolisent la fermeture des ports « aux armes de la guerre impérialiste »<sup>13</sup>. Plus explicite, « La chanson des dockers » salue les « gaillards pleins de force », les « titans » admirés pour l'aisance montrée, dit un couplet, à « ployer leur torse sous les fardeaux, mais toujours en chantant »...<sup>14</sup>

Dépouillée de l'emphase jdanovienne, l'image s'incruste durablement dans les esprits. Les militantes, en l'occurrence, ne sont pas en reste. « Ce sont des gens musclés! », s'enflamme la secrétaire d'un syndicat de nettoyeurs de locaux<sup>15</sup>. « Je me dis qu'ils sont

<sup>6</sup> « Gros bras. Seuls maîtres à quai » titre *L'Express* du 25 mai 1992.

<sup>7</sup> *Le Méridional* du 28 avril 1992.

<sup>8</sup> F. de Singly, « Les habits neufs de la domination masculine », *Esprit*, n° 11, 1993, pp. 54-64.

<sup>9</sup> *Le Petit Parisien* du 2 octobre 1893.

<sup>10</sup> *La Bataille syndicaliste* du 23 juillet 1911.

<sup>11</sup> *La Révolution prolétarienne* du 10 décembre 1935.

<sup>12</sup> Cf. M. Pigenet, « Les dockers français <<gardes côtes de la paix>> in *Images et mouvements du siècle. Chronique sociale.*, T. 2, *Les raisins de la colère*, ICGTHS-Ed. France-Progrès, 1999, pp. 409-416.

<sup>13</sup> *La Vie Ouvrière* du 16 février 1950.

<sup>14</sup> *Idem* du 27 avril 1950.

<sup>15</sup> Intervention de France Rodriguez, *24e congrès fédéral, 17-19 mars 1993, Paris*, p. 22.

musclés dans les bras, ils doivent être musclés dans la tête aussi », poursuit-elle avant de conclure : « ils se défendent bigrement bien ! ». Le compliment n'est pas de ceux que l'on récuse.

### *Prégnance des références viriles*

Les syndicalistes des Ports et Docks brossent volontiers l'autoportrait d'une corporation riche en « gars costauds »<sup>16</sup>. Conscient de l'ambivalence des termes, un secrétaire fédéral juge toutefois bon d'ajouter qu'ils « ne sont pas les brutes sans moralité de la légende »<sup>17</sup>. « Pas toujours des saints », concède-t-on, « mais si vous saviez quels hommes c'étaient, les dockers ! Des camarades formidables ! des hommes combatifs et durs... »<sup>18</sup>. Moins lyriques, beaucoup d'anciens ouvriers insistent : « c'était un métier d'homme ». Face à l'adversité, la masculinité revendiquée contribue à la cohésion des équipes et à l'entraide. « Quand je suis rentré sur le port, ce que j'ai ressenti de très fort, c'était cette chaleur humaine, c'était un milieu très dur, très difficile », explique un docker de Port-Saint-Louis-du-Rhône<sup>19</sup>. « Plus le travail était dur, meilleure était l'entente », surenchérit l'un de ses collègues<sup>20</sup>.

Si l'humour prévaut dans l'évocation de dockers aux « mains grosses comme des épaules de mouton »<sup>21</sup> dont Désiré Brest, secrétaire fédéral haut en couleur des années 1950 et 1960, agrmente ses leçons de syndicalisme, d'autres textes suggèrent la personnalité derrière l'apparence physique. Privilégiée, la référence aux mensurations acquiert ainsi une portée morale. Furieux de ne pas être écouté, un Dunkerquois prévient : « nous passons pour des petits bonhommes et nous n'en sommes pas »<sup>22</sup>.

Direct, le langage des quais, intégrateur et exclusif, participe de la double identité professionnelle et masculine du groupe. A des décennies de distance, la « dignité » et la « virilité », leitmotif des discours de Ben Tillet, l'un des premiers dirigeants des dockers londoniens<sup>23</sup>, demeurent indissociables. En 1984, les militants se flattent de ce que leur Fédération soit la seule à ne pas avoir « baissé le pantalon devant les pouvoirs publics »<sup>24</sup>. D'un camarade courageux, on dit qu'il « a des rognons ». Sur le mode négatif, on se réjouit qu'il ne soit pas une « une « jeune fille », voire, en termes de plus en plus crus, « une couille molle » ou qu'il « ne bande pas du cul ». Dans l'ordinaire des discussions, la correspondance, banale, établie entre sodomie et défaite alimente bien des figures de style argotique. Encore la corporation ne badine-t-elle pas avec l'homosexualité. Sauf à vouloir déclencher la bagarre, mieux vaut, en conséquence, bannir certaines injures. Si, dans les ports de mer du Nord et de la Manche, un docker traité « d'enculé (...) » ne relève pas le gant, il aurait été, pas banni, si tu veux, mais ses autres camarades (auraient dit) : « Bah, dis donc, t'es qu'une vraie lavette... »<sup>25</sup>.

---

<sup>16</sup>Entretien avec J. Le Gall, secrétaire de la Fédération des Ports et Docks, *Le Peuple* du 20 janvier 1945.

<sup>17</sup>Idem.

<sup>18</sup>A. Pacini, D. Pons, *Docker à Marseille*, Payot, p. 50.

<sup>19</sup>Cité par S. Beroud, *Représentations individuelles au sein d'un système corporatif en crise : l'exemple des dockers de Fos*, Mémoire de l'IEP-Paris (dir. R. Mouriaux), 1992, p. 60.

<sup>20</sup>Idem.

<sup>21</sup>*L'Avenir des Ports* de février 1960.

<sup>22</sup>Intervention de R. Gouvard, *Congrès fédéral national, Paris, 22-23 juin 1966*, p. 60.

<sup>23</sup>J. Lovell, *Stevedore and Dockers. A Study of Trade Unionism in the Port of London, 1870-1914*, Mac Millan and Co Lt, London, 1969, p. 96.

<sup>24</sup>Intervention vivement applaudie de Dieu, *20e Congrès fédéral national, Paris, 13-14 juin 1984*, p. 46.

<sup>25</sup>Témoignage de R. Rooryck rapporté par S. Coutant, *Le docker du port de Rouen. La pratique du métier, du statut de 1947 au début des années 1960*, maîtrise (dir. M. Pigenet), Rouen, 1996, Annexes, p. 169.

Quelle qu'en soit la cause, nul ne saurait se dérober sous peine de se déshonorer et de ternir du même coup la réputation des siens, parents et collègues de travail. « La profession de docker, répète-t-on, était une profession où le gars n'hésitait pas, hein! »<sup>26</sup>. A plus forte raison, un délégué doit-il « faire ses preuves » en ce domaine aussi. Quelques-uns y gagnent une réputation proverbiale, à l'exemple du marseillais Victor Gagnaire dont la légende locale vante la « force herculéenne ». « Il prenait un flic, un poids de 80 kilos, et le balançait en l'air comme rien du tout », certifie l'un de ses camarades<sup>27</sup>. Amateurs de sports, parfois pratiquants<sup>28</sup>, nombre de secrétaires conviennent de la dimension « physique » de leur fonction. Le gabarit, en l'occurrence, ne suffit pas si le caractère n'est pas à la hauteur. Durs<sup>29</sup>, sinon de « tempérament volcanique »<sup>30</sup>, certains accentuent délibérément les traits les plus rugueux de leur caractère. En butte à des employeurs hargneux, un militant de 55 ans assure n'avoir n'a pas peur de la « castagne »<sup>31</sup>. « Le seul homme dont j'ai peur, c'est de moi-même »<sup>32</sup>, déclare un autre, convaincu d'être un « enfant terrible »<sup>33</sup>. Au vrai, les dockers affectent des manières rudes jusque dans leur gestuelle de reconnaissance à base de tapes, de bourrades, voire d'esquisse de rixe. Tout simulacre mis à part, au sein des bordées, les différends se règlent « entre hommes ». « Quelques coups de poing à la gueule, ça c'est clair et net (...), des fois ça dégénérât un petit peu, mais ça n'allait pas au-delà »<sup>34</sup>.

Qui s'étonnera, dès lors, que le syndicat ne s'impose, souvent, sur les quais qu'après que ses militants aient fait le coup de poing avec des contremaîtres et leurs créatures. Les conflits sociaux abondent en sanglantes batailles rangées entre grévistes et « briseurs de grève » ou « nervis » pour « conserver le pavé du port ». Les affrontements ne se déroulent pas toujours à mains nues. De Nantes, en 1905<sup>35</sup>, à Marseille, en 1966<sup>36</sup>, la liste est longue des protagonistes tués ou blessés par balles. Souvent munis, jusque dans l'entre-deux-guerres, d'armes à feu, les syndicalistes, instruits par « l'affaire Durand »<sup>37</sup>, se défendent d'engager les ouvriers sur cette voie périlleuse. Les heurts avec les forces de l'ordre sont, en revanche, magnifiés. La profession cultive une antipathie raisonnée à l'encontre des uniformes, notamment ceux des gardiens, douaniers ou agents de police dont on dénonce la curiosité et les procédés. La propension des « portuaires » à se colleter aux policiers participe, plus largement, d'une conduite de prouesse et de bravoure, d'aucuns disent de « gloriole » et de « fiers à bras ». Dans cette perspective, il n'importe pas moins de « résister » à l'alcool, lisez d'en consommer sans modération. Fléau des villes portuaires<sup>38</sup> en général et de la corporation en particulier, la boisson relève chez les dockers haurais d'un « mode de vie : y renoncer, c'est

<sup>26</sup>Témoignage de C. Parin rapporté par E. Guillaud, *Dockers et syndicalisme à Rouen, 1947-1962*, maîtrise (dir. M. Pigenet), Rouen, 1994, Annexes, p. 176.

<sup>27</sup>Témoignage de Lucien Molino rapporté par D. Bleitrach et A. Chenu, *L'usine et la vie. Lutttes régionale : Marseille et Fos*, François Maspero, 1979, p. 33.

<sup>28</sup>La gymnastique, la boxe et le football sont le plus souvent cités. Club portuaire, l'Etoile sportive havraise passe pour avoir été une pépinière de cadres syndicaux. Entretien avec Lucien Nolent, le 8 juin 2000.

<sup>29</sup>L'expression revient dans maints portraits de responsables.

<sup>30</sup>Intervention de Frédou, *Congrès fédéral national, Paris, 22-24 juin 1950*, p. 59.

<sup>31</sup>Intervention de Lenel, *20e Congrès fédéral national, Paris, 13-14 mai 1982*, p. 57.

<sup>32</sup>Intervention de L. Nolent, *Congrès fédéral national, Paris, 15-16 juin 1972*, p. 49.

<sup>33</sup>Intervention de L. Nolent, *19e Congrès fédéral national, Paris, 12-13 juin 1982*, p. 26.

<sup>34</sup>Témoignage de René Née rapporté par S. Coutant, *Le docker du port de Rouen...*, op. cit., p. 56.

<sup>35</sup>AN, F7 13699. Dockers, historique, organisation.

<sup>36</sup>*L'Avenir des Ports* d'avril 1966.

<sup>37</sup>Cf. C. Ollivier, *Aspects particuliers du syndicalisme haurais : l'affaire Durand*, maîtrise, Rouen, 1976; A. Scoff, *Un nommé Durand*, J.-C. Lattès, 1984.

<sup>38</sup>En 1931, la consommation annuel d'alcool atteint 11,8 litres par habitants au Havre et 10,8 litres à Rouen contre 3,4 à Paris. J.-P. Castelain, *Manières de vivre, manières de boire. Alcool et sociabilité sur le port*, Imago, 1989, p.22.

s'exclure »<sup>39</sup>. En foi de quoi, la dépendance alcoolique n'est regardée comme un vice que dans le cas d'une consommation solitaire...<sup>40</sup>

## Un « métier d'hommes » ou les fondements d'une identité professionnelle sexuée

### *Retour sur un cycle historique de prééminence masculine*

Au « peuple féminin » des terres de marins<sup>41</sup>, il serait aisé d'opposer le « peuple masculin » des enceintes portuaires. Tout au long du XXe siècle, la plupart des dockers français furent des hommes, reléguant les femmes aux tâches secondaires de nettoyage ou de conditionnement dans les entrepôts et les usines périphériques. Quelques sites font toutefois exception comme pour souligner la relativité de l'« inaptitude » féminine aux travaux de manutention. Ainsi des « orangères » s'activent-elles à Port-Vendres et à Sète où les agrumes d'Espagne, transportés en vrac après la guerre, nécessitent « un personnel féminin en raison de la mise en emballage ainsi que pour le tri des marchandises »<sup>42</sup>. Un descriptif des opérations signale la contribution régulière des ouvrières au déchargement effectif des fruits par lots de 10 kilos<sup>43</sup>. La catégorie ne figure pas, cependant, sur la liste de celles admises à réclamer la carte « G » de docker professionnel<sup>44</sup>. Désireuses de minimiser leurs coûts, les entreprises s'y refusent, mais le syndicat de Port-Vendres auquel adhèrent les ouvrières ne tente rien contre ce veto<sup>45</sup>.

On constate une situation voisine dans plusieurs ports de pêche. Tandis qu'à Boulogne et à Dieppe, le triage des poissons débarqués est l'affaire d'une main-d'œuvre masculine de dockers professionnels épaulés par des « occasionnels » de même sexe, leurs homologues malouins, attirés par des travaux mieux payées et plus « nobles », délaissent l'opération, confiée à des ouvrières « sans cartes ». A La Rochelle, cette division sexuée des rôles semble aller de soi. Convaincu de ce que le tri « convient parfaitement aux femmes » dont il salue la vivacité et le coup d'œil, l'administrateur du port estime « peu indiqué de confier ce travail à des hommes »<sup>46</sup>. Aussi refuse-t-il l'application du statut des dockers dans un port où les équipages déchargent leurs prises. Du moins le tri et la criée sont-ils régis par la convention collective des salariés de la Chambre de commerce en vertu de laquelle une partie des trieuses sortent de « l'auxiliariat » pour accéder au rang envié de « titulaires ». Les Concarnois vont plus loin. Malgré la perte, dès 1949 et pour 20 ans, du bénéfice de la loi de 1947, le règlement du bureau paritaire local de la main-d'œuvre mêle hommes et femmes au sein de la catégorie des « ouvriers poissonniers professionnels »<sup>47</sup>. Si les secondes sont regroupées autour des tables de tri, en compagnies de « saisonnières » et d'« occasionnelles », l'égalité conventionnelle ainsi validée leur permettra d'être les premières travailleuses portuaires

<sup>39</sup>Idem, p. 68. On dénombre 30% d'intoxiqués par l'éthanol parmi les dockers havrais de la fin des années 1950,

<sup>40</sup>Idem, p. 70.

<sup>41</sup>A. Cabantous, *Les citoyens du large. Les identités maritimes en France, 17e-19e siècles*, Aubier, 1995, p. 151.

<sup>42</sup>Centre des archives contemporaines (CAC), 870150, art. 9, note du Comité de liaison des Transports et de la Manutention au directeur des ports maritimes et des voies navigables (pmvn), le 19 juin 1950.

<sup>43</sup>CAC, 920251, art. 15, note de la direction des pmvn, sd (vraisemblablement datée du début des années 1950).

<sup>44</sup>CAC, 920251, art. 15, rapport de l'ingénieur en chef pour le port de Sète, le 3 mai 1948. Au lendemain même du vote de la loi statutaire de 1947, une étude prévisionnelle avait envisagé d'attribuer la carte professionnelle à 24 orangères. CAC, 870150, art. 10, note du BCMO de Sète, décembre 1947.

<sup>45</sup>CAC, 870150, art. 9, note du Comité de liaison des Transports et de la Manutention au directeur des ports maritimes et des voies navigables (pmvn), le 19 juin 1950.

<sup>46</sup>CAC, 870150, art. 20, rapport de l'ingénieur d'arrondissement, le 13 juin 1960.

<sup>47</sup>CAC, 870150, art. 137, règlement du BPMO. En 1959, 50 femmes contre 56 hommes figurent sur la liste des ouvriers « professionnels ».

françaises à obtenir la carte « G » lorsque, au lendemain de la grève de 1968, Concarneau retrouvera son BCMO<sup>48</sup>.

En dépit de leur adhésion massive au syndicat des dockers, les trieuses de Lorient n'en sont pas là<sup>49</sup>. Elles partagent, en cela, le sort des « poissonniers occasionnels » qui se pressent au bassin d'arrivée des pinasses artisanales. Bénéficiaires d'une priorité d'embauche qui les autorise à choisir les travaux les plus rémunérateurs, les dockers professionnels de la pêche, distincts de ceux du « commerce », s'efforcent en effet de geler leurs effectifs. L'équilibre est rompu, dans les années 1970, lorsque des metteurs en ligne et charioteurs des pinasses, obtiennent la carte « G »<sup>50</sup>. Dans l'immédiat, le mouvement ne profite guère aux trieuses qui participent aux luttes de leurs collègues masculins, mais ne demandent pour elles-mêmes que le versement d'une prime d'intermittence<sup>51</sup>. L'expérience vécue, les liens noués et le précédent créé par Concarneau, puis Douarnenez<sup>52</sup>, finissent toutefois par bouleverser la donne locale. Sensible à l'engagement antérieur des trieuses dans l'action, le responsable des « dockers pinasses » les estime « dignes » de prétendre au titre de dockers<sup>53</sup>, exigeance désormais en tête d'une plate-forme revendicative satisfaite en 1985.

L'issue aurait indigné les militants d'autrefois. L'une des résolutions adoptée au congrès fédéral de 1910 préconise, dans le sillage de positions défendues par les premiers syndicalistes, l'interdiction de l'embauche des femmes<sup>54</sup>. On en retrouve l'écho parmi les doléances des grévistes dunkerquois de 1894<sup>55</sup> ou dans l'ordre du jour voté au Havre, l'année suivante, à l'occasion d'une réunion de sans-travail<sup>56</sup>. Obstinés, les Nordistes proposent, en 1900, le remplacement des ouvrières employées sur le port par de vieux dockers inemployés<sup>57</sup>. Plus réalistes, sinon moins misogynes, les congressistes de 1912 acceptent, par 16 voix contre 11, d'ouvrir les portes des syndicats fédérés aux femmes<sup>58</sup>, mais la décision est peu suivie d'effets. Dans l'entre-deux-guerres, la présence d'ouvrières aux réunions des organisations « unitaires », l'existence d'un syndicat unifié des ouvrières de Sète ou d'une section syndicale de voilières à Dunkerque attestent d'une amorce d'évolution que la moindre extension du chômage suffit à compromettre<sup>59</sup>. Les intéressées résistent, cependant, à l'exclusivisme masculin. Dans une lettre au ministre de l'Intérieur, l'une d'elles invoque le droit des femmes à une activité professionnelle<sup>60</sup>. Effrayée par sa propre audace, elle la tempère aussitôt, faisant valoir sa qualité de veuve de guerre contrainte de subvenir, par exception, aux besoins de ses enfants.

---

<sup>48</sup>Le principe, inscrit dans l'accord local du 7 juin 1968, sera officialisé par l'arrêté interministériel du 27 octobre 1969 instituant un BCMO à Concarneau. CAC, 870150, art. 137.

<sup>49</sup>Sur 170 ouvrières dénombrées en 1964, 12 restent en dehors du syndicat. *L'Avenir des Ports*, décembre 1964.

<sup>50</sup>CAC, 870150, art. 21, rapport de l'ingénieur d'arrondissement, le 15 novembre 1971.

<sup>51</sup>CAC, 870150, art. 20, enquête de 1977, fiche sur Lorient (rédigée dans les années 1980) et rapport du directeur de la DDE du Morbihan, le 13 mars 1972. La situation des trieuses de la pêche industrielle diffère de celle de leurs homologues des pinasses. Relevant de la convention collective à laquelle adhère la Sodelor, l'entreprise concessionnaire du bassin sud, elles sont assujetties au régime général de la Sécurité sociale quand les intermittentes des pinasses cotisent selon le système de la vignette, très désavantageux en termes de prestations.

<sup>52</sup>L'attribution de la carte professionnelle aux trieuses de Douarnenez accompagne la création d'un BCMO en 1982.

<sup>53</sup>Intervention de Raphaël Rosa, *20e Congrès fédéral national, Paris, 13-14 mai 1982*, p. 47.

<sup>54</sup>*La Petite République* du 12 novembre 1910.

<sup>55</sup>J.-P. Hernandez, *Alors, au port t'en souviens-tu?*, ed. Hernandez, Dunkerque, 1987, p. 158.

<sup>56</sup>Cité par J. Barzman, « Culture des métiers du port du Havre, 1910-1914 », *Bulletin de la Société libre d'émulation de la Seine-Maritime*, année 1995, pp. 23-24.

<sup>57</sup>J.-P. Hernandez, *Alors, au port...*, op. cit., p. 199.

<sup>58</sup>*La Bataille syndicaliste* du 14 septembre 1912.

<sup>59</sup>Par exemple au sortir de la Première Guerre mondiale ou dans les années 1930.

<sup>60</sup>J.-P. Hernandez, *Alors, au port...*, op. cit., p. 114.

L'hostilité des syndicats à l'encontre de la main-d'œuvre féminine tient en partie à leur crainte d'une concurrence accrue sur un marché du travail qu'ils ambitionnent de contrôler, voire de fermer<sup>61</sup>. « Si c'est pour contempler les grâces et les belles formes des femmes qu'il emploie, cela nous est égal, écrivent les ouvriers havrais à propos d'un entrepreneur du port; nous ne demandons qu'une chose, qu'il les paie le prix qu'il paierait des hommes »<sup>62</sup>. Nul n'y croit vraiment. En 1936, encore, une sentence arbitrale bordelaise fixe de 46 à 52 francs le salaire journalier des dockers, prime de salissures comprise, soit 18 à 24 francs de plus que celui consenti aux ouvrières du port<sup>63</sup>. Sans doute les femmes n'exécutent-elles pas des travaux identiques à ceux confiés aux hommes. Précisons : à cette date et en métropole.

A Casablanca, en effet, des femmes sont embauchées, alors, pour décharger des madriers qu'elles portent sur la tête<sup>64</sup>. Ce mode de manutention, distinct du coltinage masculin, fut longtemps la spécialité des « femmes de charge » marseillaises<sup>65</sup>. Flora Tristan les croise, en 1844, lors d'un séjour dans le grand port méditerranéen où, « pour presque rien », de robustes Génoises déplacent des « fardeaux énormes »<sup>66</sup>. Scandalisée, elle voit une journalière, « très forte, mais enceinte très avancée », pliée sous le poids d'une lourde malle, puis maltraitée « avec toute la brutalité possible » par le maître-portefaix qui refuse de lui verser plus de 0,25 franc<sup>67</sup>.

Dès ce moment, pourtant, le système corporatiste, rétabli dans les ports après la Révolution, érige les quais en territoire masculin. En réalité, les normes édictées ne vont pas sans dérogations. Au Havre, la société des brouettiers prévoit ainsi la transmission de la charge du mari à sa veuve, quitte à la dispenser de toute activité physique<sup>68</sup>. Mais la présence féminine découle surtout d'entorses tolérées aux règlements. Aux lisières du tâcheronnage, les maîtres sous-traitent leurs contrats ou recourent aux services, bons marchés, de journaliers. Parmi les centaines, voire les milliers, d'individus à la recherche d'une poignée d'heures de travail, les femmes ne sont pas majoritaires, mais réussissent à s'embaucher dans les cas « d'extrême misère ou d'urgence »<sup>69</sup>.

L'entrée, vers 1840-1850, dans l'ère du travail « libre », précipite l'essor des formes les plus précaires de salariat que les syndicats entreprennent de combattre, entre autres, par l'exclusion de la main-d'œuvre juvénile et féminine. Inégaux, les succès paraissent fragiles. Selon *l'Humanité*, des adolescents de moins de 18 ans travaillent, en 1929, le long des quais de la Gironde où des fillettes de 12 ans s'activent au triage du charbon<sup>70</sup>. Au fil des décennies, l'emploi d'ouvrières, en recul, se concentre aux marges de la manutention des marchandises lourdes pour se cantonner dans les tâches les moins dures, sinon les moins ingrates : ouverture, réparation et mise en ballots des sacs vides, balayage des quais, transport des poissons, briquettes et colis d'une dizaine de kilos, tamisage, sondage, triage, marquage,

---

<sup>61</sup>Cf. M. Pigenet, « Les dockers. Retour sur le long processus de construction d'une identité collective en France, XIXe-XXe siècles », *Genèses*, n° 42, mars 2001, pp. 5-25.

<sup>62</sup>Ordre du jour voté 3 juillet 1895 tiré de J. Barzman, « Culture des métiers... », art. cité, p. 24.

<sup>63</sup>*Journal de la marine marchande* du 2 juillet 1936.

<sup>64</sup>*Le Cri du docker* d'avril 1930.

<sup>65</sup> Cf. C. Gontier, *Docks en stock. La manutention marseillaise : hommes territoires et techniques, 19e-20e siècles*, CERFISE, 1988, p. 4.

<sup>66</sup>F. Tristan, *Le tour de France. Journal 1843-1844*, tome II, F. Maspero, 1980, p. 71.

<sup>67</sup>Idem, p. 72.

<sup>68</sup>C. Tetrel, *Les travailleurs portuaires du Havre, 1815-1852*, mémoire de DEA (dir. M. Pigenet), Rouen, 1995, p. 57.

<sup>69</sup>Idem, p. 63.

<sup>70</sup>*l'Humanité* du 15 septembre 1929.

étiquetage, emballage, etc. Physique, sociale et culturelle, cette division des fonctions est quelquefois scellée dans une nomenclature conventionnelle des travaux « féminins »<sup>71</sup>.

### *Souffrances et résistances ; la « fabrique » de la masculinité portuaire*

L'histoire de la manutention portuaire ne corrige pas seulement la tradition supposée d'un exclusivisme masculin, elle appelle aussi à examiner, à travers les images contradictoires renvoyées par la profession, l'envers et les contradictions des références sexuées. Parties prenantes des « idéologies défensives de métier »<sup>72</sup>, les comportements de défi se nourrissent des stéréotypes de la virilité. Ainsi est-ce « déchoir », sur certains chantiers, que de se prémunir contre les multiples risques d'accidents<sup>73</sup>. Stimulés par le mode de rémunération, des ouvriers restent sous les palanquées en mouvement et reprochent aux matériels de protection de les gêner<sup>74</sup>. « On croirait que vous êtes payés par la Sécurité sociale », rétorquent-ils aux délégués qui recommandent la prudence<sup>75</sup>. Des travailleurs se démarquent pourtant de la témérité trop vite prêtée à l'ensemble des membres d'une « corporation qui a l'habitude de souffrir »<sup>76</sup>. Les témoignages évoquent la « peur » des premiers temps. D'autres avouent les « défaites » subies contre la fatigue au terme de journées passées à transporter des sacs de 80 à 120 kilos<sup>77</sup>. « C'est arrivé, moi, j'en ai pleuré tellement ça me faisait mal dans le dos, d'avoir ce qu'on appelle un <<médaille>> », livre un ancien<sup>78</sup>. Au contact de marchandises nocives, infectées, dures ou poussiéreuses, à la merci de la rupture ou du renversement d'une palanquée, d'un faux pas ou d'un mauvais geste, les dockers battent tous les records d'accidents professionnels. Sans exclure l'existence de fraudes auxquelles encourage le chômage, les listes de « morts pour le capitalisme » dressées par la presse syndicale confirment une dangerosité qu'aggrave la course au rendement<sup>79</sup>.

« Vous valez mieux que ces matières »<sup>80</sup>, répètent les militants qui en appellent à une autre version du sens de l'honneur, au respect de soi et, d'abord de son intégrité corporelle. « Docker, ton corps est à toi », proclame l'organe fédéral<sup>81</sup>. Image virile contre image virile, les syndicalistes vilipendent la fierté des « néo-sportifs » comparés à des « bêtes de somme »<sup>82</sup>. « Nous sommes des ouvriers, vous êtes des esclaves », lancent les Havrais à l'adresse des travailleurs de sites réputés pour leur productivité<sup>83</sup>. Mais il y a plus. Déformés, quand ils ne sont pas amputés, les corps portent les stigmates de l'usure au travail. Et dévoilent une fragilité à cent lieues des poncifs. Le portrait des « pauvres hères, aux joues

---

<sup>71</sup>Cf. le règlement du port de Dunkerque établi en décembre 1933. AN, F7 13708.

<sup>72</sup>Cf. C. Dejours, *Travail : usure mentale. De la psycho-pathologie à la psychodynamique du travail*, Le Centurion, 1980; *Souffrance en France. La banalisation de l'injustice sociale*, Seuil, 1998.

<sup>73</sup>Cf. J.-P. Avenel, *Les dockers du Havre. Aspects psycho-sociologiques et médicaux de la vie du groupe*, thèse de médecine, Paris, 1960.

<sup>74</sup>Témoignage de D. Brugot, *Idem*, p. 43.

<sup>75</sup>*L'Avenir des Ports* de mars 1957.

<sup>76</sup>G. Denigot, « Docker à Saint-Nazaire » in ADRET, *Travailler deux heures par jour*, Seuil, 1977, p. 53. En 1900, l'insigne des dockers syndiqués d'Anvers reproduisait la croix de Malte en hommage, dit-on, aux souffrances endurées. *Le Mouvement socialiste* du 15 juillet 1900.

<sup>77</sup>Les plus lourds, chargés de sucre, pèsent jusqu'à 170 kilos. J. Geffre, *Les manutentions dans les ports maritimes français*, thèse de droit, Bordeaux, Impr. Castera, 1934, p. 11.

<sup>78</sup>Témoignage rapporté par S. Coutant, *Le docker du port de Rouen...*, *op. cit.*, p. 75.

<sup>79</sup>A Dunkerque, réputé pour ses rendements élevés, on ne recense pas moins de 28 dockers morts à la suite d'un accident entre 1950 et 1957. *L'Avenir des Ports* de mars 1957.

<sup>80</sup>*L'Avenir des Ports* de février 1955.

<sup>81</sup>*Idem* de septembre 1964.

<sup>82</sup>Intervention de Duval, *Congrès fédéral national, Nantes, 27-29 janvier 1938*, p. 113.

<sup>83</sup>Intervention de Thomas, *Congrès fédéral national, Paris, 17-18 mai 1957*, p. 94.



caves, à l'œil triste » peint avant la Première Guerre mondiale<sup>84</sup> annonce celui du « lumpenprolétariat amolli par les privations et la misère physiologique » décrit par *l'Humanité* en 1928<sup>85</sup> ou les « chiffonniers de la mer » dont Albert Londres note l'extrême fatigue<sup>86</sup>. Trente plus tard, Sembène Ousmane, lui-même ancien travailleur des quais phocéens, remarque combien, « après des années de ce labeur, l'homme devenait une loque, minée en dedans, le dehors n'étant plus qu'une enveloppe »<sup>87</sup>. A partir de cinquante ans, les hommes « tombent comme des mouches »<sup>88</sup>. Un docker embauché à 20 ans, conclut un rapport officiel, a peu de chance de conserver jusqu'à 65 ans l'aptitude physique requise pour l'exercice de sa profession<sup>89</sup>. Beaucoup, n'atteignent pas l'âge de la retraite. Les rescapés, moins productifs, sont d'ailleurs écartés des équipes.

La sélection est l'œuvre des contremaîtres. Les exemples ne manquent pas d'anecdotes significatives de l'inhumanité du recrutement de ceux que les Marseillais des années 1840 nomment les « esclaves blancs »<sup>90</sup>. Partout, il est question d'ouvriers évalués comme du bétail. Habités à diriger les équipes d'une « main de fer »<sup>91</sup>, les préposés au choix des hommes sont désignés pour leur propension aux « coups de gueule » et leur gabarit. Nombre d'entre eux joignent les gestes aux cris. En 1954, encore, la presse syndicale dénonce un « chef » dieppois qui s'est permis de gifler un subordonné plus âgé que lui<sup>92</sup>. Soumis à la loi des « mangeurs d'hommes » et autres « caïds »<sup>93</sup>, les dockers ont longtemps dû « marcher sur le ventre »<sup>94</sup>. Aussi forte que soit la tendance des militants à noircir le tableau de l'époque d'avant les syndicats, l'audience de ces derniers s'est en partie construite sur leur capacité à contester l'arbitraire de contremaîtres au cœur du système de marchandage, d'exploitation en chaîne et de clientélisme qu'engendre l'intermittence. Méprisés, rudoyés, les ouvriers se sentent contraints d'aller consommer dans les commerces et les débits de boissons où les « chefs » ont leurs intérêts. « Cadeaux » et « menus services » aident à figurer parmi les heureux élus régulièrement embauchés. Entre eux, les dockers traitent les favoris de « bijoux », terme lourd de sous-entendus quant à leur force de caractère, leur « valeur d'homme » et leur virilité.

Les syndicalistes savent d'expérience à quel point la mise à l'index fait de celui qu'elle frappe « un homme diminué, humilié » incapable de rapporter « ce qu'il fau(t) à la maison »<sup>95</sup>. On touche-là à la répartition des rôles au sein des ménages, reflet et composante d'un idéal qu'altère en tout état de cause la pénibilité du travail. A mots feutrés, les compagnes s'en font l'écho. « Brisés, épuisés, vidés », confient-elles, les ouvriers de retour chez eux se montrent « taciturnes » avant de s'endormir, sitôt couchés, d'un sommeil agité par les contractions et les douleurs musculaires<sup>96</sup>.

<sup>84</sup>M. A. Hérubel, *La France au travail. En suivant les côtes. De Dunkerque à Saint-Nazaire*, Pierre Roger et Cie, 1912, p. 139.

<sup>85</sup>*l'Humanité* du 5 septembre 1928.

<sup>86</sup>A. Londres, *Marseille, porte du Sud, Oeuvres complètes*, Arléa, 1992, p. 330.

<sup>87</sup>S. Ousmane, *Le docker noir*, ed. Debrosse, 1956, rééd. Présence africaine, 1973, p. 128.

<sup>88</sup>Intervention de Roger Gouvard, *Congrès fédéral national, Paris, 13-14 juin 1962*, p. 72.

<sup>89</sup>CAC, 870150, art. 23, Enquête nationale de la direction des pmvn, 1965-1966.

<sup>90</sup>F. Tristan, *Le tour de France...*, op. cit. p. 72.

<sup>91</sup>Archives de la Préfecture de police (APP), BA/1371, rapport de police sur la grève des débardeurs de Paris, mai 1895.

<sup>92</sup>*L'Avenir des Ports* de mars 1954.

<sup>93</sup>Expressions reprises de l'intervention d'Hamel, *20e Congrès fédéral national, Paris, 13-14 mai 1982*, p. 70.

<sup>94</sup>Intervention de Lucien Nolent, *18e Congrès fédéral national, Paris, 8-9 juin 1978*, p. 66.

<sup>95</sup>A. Pacini, D. Pons, *Docker à Marseille*, op. cit., p. 177.

<sup>96</sup>*L'Avenir des Ports* de juin 1959.

Des contre modèles, s'esquissent, on l'a vu, au nom du droit à la dignité. Sans rompre avec les valeurs et les conduites « viriles » inhérentes au métier, conformes, en outre, à la combativité militante, l'entraide et le plaisir de réaliser ensemble<sup>97</sup> font pièce aux logiques égoïstes, agressives et autodestructrices de compétition, d'indifférence au danger et d'intempérance. Aux dockers « violents, inapprochables », prisonniers d'une histoire saturée de grèves dures, un syndicaliste des années 1980 oppose ainsi ses camarades dont, explique-t-il, « le visage rude (...) peut dissimuler l'extrême cordialité et la gentillesse... »<sup>98</sup>. A défaut, on invite les compagnons à s'inspirer des solidarités primordiales en vigueur dans les bordées. « L'équipe, résume-t-on, c'est la cohésion, la camaraderie, la distribution du travail selon les capacités (...). On se connaît, on sait que demain on travaillera ensemble, on s'aide facilement, on aide les vieux, on conseille les jeunes... »<sup>99</sup>. Ce dernier aspect n'est pas le moins important.

Si les liens de parenté facilitent l'intégration des débutants, ils ne la garantissent pas. Payés, d'emblée, à l'égal des anciens, les jeunes entretiennent des relations de confiance avec les aînés qui les initient aux moyens d'économiser leur énergie, de « diminuer la souffrance »<sup>100</sup> et la probabilité d'accident. « Grâce aux vieux, on risquait rien. », se souvient un ouvrier<sup>101</sup>. « C'était une école. Les vieux dockers étaient respectés », rajoute une autre<sup>102</sup>. Modulée au gré de la personnalité de « l'instructeur » et du « novice », la pédagogie vise une double incorporation. Il s'agit à la fois d'accéder à la maîtrise des savoir-faire et d'être admis par la communauté. Professionnel, social et moral, l'apprentissage sur le tas ne ménage pas les recrues. « Y fallait pas la ramener. Fallait pas s'amuser à rouler les mécaniques devant les anciens, parce que, là, on se faisait appeler <<Arthur>> »<sup>103</sup>. L'affectation systématique aux tâches les plus dures et salissantes procède de l'évaluation des aptitudes physiques et de l'état d'esprit, mais tout autant du bizutage initiatique. Certaines équipes « baptisent » encore les nouveaux, poussés à ingurgiter une « gamelle à pois » remplie de vin<sup>104</sup>. Les plaisanteries vont bon train au sujet de la « classe biberon » et des réfractaires aux boissons alcoolisées<sup>105</sup>. Au terme des épreuves, le groupe reconnaît l'impétrant comme l'un des siens, comprenons un « bon docker ».

Intégratrice, la phase d'observation et d'apprentissage peut cependant se conclure par une récusation sans appel. Le plus souvent, les ouvriers par trop étrangers au milieu quittent les quais d'eux-mêmes. Mais la profession se protège aussi contre ses déviants. Au XXe siècle, la double imprégnation syndicale et masculine de la culture docker se traduit par le rejet des « traîtres », « jaunes » et « faux frères », non ou « mal » syndiqués, sur lesquels pleuvent des injures à connotation sexuelle<sup>106</sup>. Mis en quarantaine<sup>107</sup>, relégués aux emplois les moins recherchés, les « moutons noirs » font l'objet d'une opprobre de nature à raffermir le sentiment d'appartenance au groupe. Si les voies de fait ne sont pas rares, on use parfois d'un répertoire plus symbolique, à vrai dire guère moins mortifiant. « J'te frapp'rai pas, mais j'te

<sup>97</sup>H. Hirata, D. Kergoat, « Rapports sociaux de sexe et psychopathologie du travail », C. Dejours (dir.), *Plaisir et souffrance...*, op. cit., p. 160-161.

<sup>98</sup>Intervention d'Hamel, 20e Congrès fédéral national, Paris, 13-14 mai 1982, p. 69.

<sup>99</sup>*L'Avenir des Ports* de juin 1948.

<sup>100</sup>E. Coppin, op. cit., p. 41.

<sup>101</sup>Entretien rapporté par S. Beroud, *Représentations individuelles...*, op. cit., p. 64.

<sup>102</sup>Témoignage de René Née rapporté par S. Coutant, *Le docker du port de Rouen...*, op. cit., p. 57.

<sup>103</sup>Témoignage de Claude Parrin rapporté par S. Coutant, *Le docker du port de Rouen...*, op. cit., p. 78.

<sup>104</sup>Idem, p. 80.

<sup>105</sup>Idem, ; 79.

<sup>106</sup>Au premier rang desquels viennent celles d'«enculé » et de « salope ». Cf. E. Guillaud, *Dockers et syndicalisme à Rouen*, op. cit., p. 96.

<sup>107</sup>Cela peut aller jusqu'au refus collectif de travailler avec un « jaune » embauché malgré les mise en garde du reste de la bordée.

crach'rai en pleine figure parce que t'es pas digne d'un ouvrier docker », s'écrie un cégétiste outré par les « provocations » d'un responsable de Force ouvrière<sup>108</sup>.

L'ostracisme conduit souvent à contester l'identité sexuelle de l'exclu. Inversement, l'incertitude quant à cette dernière peut servir à discréditer un « gêneur ». Les ex-unitaires le Port-Saint-Louis-du-Rhône n'hésitent pas, ainsi, à rendre public les penchants homosexuels d'un adversaire de tendance pour le déloger de la direction du syndicat<sup>109</sup>. C'est, au contraire, parce qu'« elles travaillent (...) comme des hommes » que les trieuses de Lorient sont jugées dignes d'intégrer les rangs des dockers professionnels<sup>110</sup>.

## Entre hommes

### *Absentéisme familial et solidarités épisodiques entre sexes*

On manque d'études sur la vie privée des dockers. Ce que l'on sait de l'irrégularité du travail, de l'obligation financière et statutaire d'assister à chacune des embauches, des heures supplémentaires et du « doublage » des journées par des vacations nocturnes, laisse deviner une présence au foyer des plus aléatoires. « Maris courants d'air »<sup>111</sup>, nombre d'anciens admettent n'avoir « pas vu grandir leurs petits ». Parvenus à l'âge de la retraite, plusieurs rattrapent le temps perdu. Cultivant l'art d'être grand-père, fort peu regrettent cependant le « temps des copains ». Le temps passé avec ces derniers excède celui consacré aux compagnes. Distinguons, ici, les périodes d'attente, lorsque l'ouvrier, non embauché le matin, séjourne près des quais dans l'espoir d'être recruté à la prochaine vacation. Il est de règle, alors, de se retrouver, entre compagnons d'infortune, dans les cafés et les bars. Pour ce qui est des heures de repos et de loisirs, la concentration des ouvriers dans les quartiers proches du port crée les conditions d'une sociabilité de voisinage. En fait, hormis les dimanches et les jours de congé, les dockers passent peu de temps à leur domicile. A partir des années 1960, l'effet conjugué de la construction de cités HLM en périphérie urbaine et de l'achat de voitures entraîne une dilution relative de l'habitat peu propice au prolongement des relations de bordées.

Des indices signalent, néanmoins, la persistance de ces dernières, à distance toutefois du foyer familial. A Port-Vendres, l'excursion annuelle réunit, à l'initiative du syndicat, la quasi-totalité des dockers, dans une « bonne ambiance de rires et de franche camaraderie », avec visite organisée et « plantureux festin »<sup>112</sup>. Les comptes rendus taisent l'improbable invitation des épouses aux agapes. Les syndicalistes bordelais se font un point d'honneur, quant à eux, d'exclure d'un même mouvement les femmes et les employeurs du repas des anciens<sup>113</sup>. Nouvel exemple de misogynie syndicale? Nulle consigne, en vérité, ne recommande aux ouvriers portuaires dunkerquois d'aller ensemble au cinéma comme ils aiment à le faire, dit-on, dans les années 1930<sup>114</sup>. Il n'apparaît pas que les épouses soient davantage associées aux réjouissances du Carnaval local, inscrit au nombre des jours fériés admis par la convention collective de 1921. Venus de leur fief de Saint-Pol, les dockers ne sont pas les derniers à se mêler aux bousculades des cortèges festifs, voire à transgresser les

---

<sup>108</sup>Témoignage de Raymond Rooryck rapporté par E. Guillaud, *Dockers et syndicalisme à Rouen, op. cit.*, p. 88.

<sup>109</sup>Entretiens à Port-Saint-Louis-du-Rhône, le 9 avril 1999.

<sup>110</sup>Intervention de Raphaël Rosa, *20e Congrès fédéral national, Paris, 13-14 mai 1982*, p. 47.

<sup>111</sup>Entretiens à Marseille le 8 avril 1999 et témoignage recueilli par B. Dussol, G. Nevers et G. Pinol, « Coeur de docker », *Thalassa, FR3*, 23 septembre 1994.

<sup>112</sup>*L'Avenir des Ports* de janvier 1963.

<sup>113</sup>Entretiens à Bordeaux, le 6 novembre 1998.

<sup>114</sup>J.-P. Hernandez, *Alors, au port...*, *op. cit.*, p. 149.

interdits à la faveur de la tradition du travestissement et de l'échange de baisers entre individus de même sexe...

Réservés sur leur vie privée, les ouvriers dressent une frontière entre leurs camarades de travail et leur ménage. Les invitations à dîner au domicile d'un collègue sont exceptionnelles<sup>115</sup>. Des observateurs font état d'une jalousie complémentaire du machisme ambiant. « Le docker, par nature, il est comme l'Arabe, il n'amène pas souvent du monde chez lui. C'est pas des gens à exposer leur moitié... »<sup>116</sup>. Cette circonspection ne s'étend pas aux délégués, confidents et conseillers polyvalents, auxquels on expose plus aisément ses problèmes conjugaux qu'à une la première assistante sociale venue, soupçonnée d'incompréhension et de partialité.

Si l'on excepte les retombées d'horaires capricieux de travail, les femmes, tenues à l'écart des chantiers par crainte d'une concurrence déloyale, ne sont pas mieux associées à la vie professionnelle de leurs compagnons. Par fierté, les dockers évitent de s'attarder sur les pires aspects du métier : tâches ingrates, procédures de recrutement et de soumission aux contremaîtres... Ils ne souhaitent pas davantage détailler le montant exact de leurs revenus. La complexité d'un mode de rémunération où les primes et les indemnités égalent ou dépassent le salaire de base autorise bien des mensonges par omission. La plupart des épouses ne sont pas dupes de ces dissimulations, mais échouent à percer le mur du silence élevé autour des revenus portuaires. En 1953, les projets patronaux de mensualisation les séduisent sans vaincre leur scepticisme pour ce qui est de leur chance de succès<sup>117</sup>. L'abandon, dans les années 1970-80, du paiement en espèces au profit du virement sur un compte bancaire porte un coup sévère aux pratiques antérieures.

Le niveau des retraites, calculé sur la base d'un salaire fictif très inférieur aux revenus réels, demeure faible et plus encore celui des pensions de reversions des veuves qui, souvent, ont cessé toute activité professionnelle après leur mariage ou à la naissance du premier enfant. D'accord en cela avec les employeurs, les ouvriers, convaincus de ne pas atteindre l'âge de la retraite et peu portés à l'épargne, s'opposent des décennies durant, au relèvement des cotisations sociales. « Si je meurs, ma femme se débrouillera », entend-on dans les assemblées générales<sup>118</sup>. Que dire, alors des concubines qui, faute de régularisation, se retrouvent « démunies de tout »<sup>119</sup>? Or, l'union libre intéresse une proportion non négligeable de couples. Ainsi concerne-t-elle une large fraction des 26,70% de dockers « célibataires » recensés à Marseille en 1942<sup>120</sup>.

A Dunkerque où nombre de jeunes filles ont pris très tôt le chemin de l'usine avant de fonder un foyer, le docker n'aurait pas toujours une « très haute idée de sa femme », mal préparée à ses fonctions domestiques, qu'il ne serait pas loin de traiter en « servante »<sup>121</sup>. Sur ce point, les avis sont cependant partagés. Une étude réalisée au début du XXe siècle parle d'ouvriers dunkerquois « très attachés à la vie de famille »<sup>122</sup>, cependant que le père Loew nous dit leurs homologues marseillais tout aussi « attachés » à leur femme et affectueux

---

<sup>115</sup>Témoignage d'une femme de docker dieppois rapporté par A. Brument, *Les dockers du port de commerce de Dieppe de la conteneurisation de la banane à la réforme de leur statut (1975-1992)*, maîtrise (dir. M. Pigenet), Rouen, 1996, p. 141.

<sup>116</sup>Propos d'un ancien secrétaire de syndicat recueillis par l'auteur.

<sup>117</sup>H. Grellet, *Entre dockers et technocrates. La vie profonde des ports marchands*, SOS Manuscrits ed., 1981, pp. 158-159.

<sup>118</sup>Intervention entendue et rapportée par Gérard Leclercq, le 8 avril 1999.

<sup>119</sup>*L'Avenir des Ports* de mars 1960.

<sup>120</sup>Elle concerne une large fraction des 26,70% de dockers « célibataires » recensés à Marseille en 1942. M. R. Loew, *Les dockers de Marseille*, op. cit., Annexes.

<sup>121</sup>J.-P. Hernandez, *Alors, au port...*, op. cit., p. 141.

<sup>122</sup>M. A. Hérubel, *La France au travail*, op. cit., p. 23.

envers leurs enfants<sup>123</sup>. Gardons-nous d'ignorer pour autant les ravages de la boisson. Dans ses *Mémoires*, Charles Marck relate le calvaire de sa mère, répudiée par un mari alcoolique, morte « de chagrin et de misère »<sup>124</sup>. Au même moment, Charles Noiret envisage d'extirper les racines socioprofessionnelles d'un vice à l'origine des mauvais traitements que les ouvriers ivres infligent aux leurs<sup>125</sup>. Des décennies plus tard, les syndicats n'oublieront pas d'interpeller les « mères de famille » chaque fois qu'ils croisent le fer avec les « contremaîtres bistrotiers »<sup>126</sup>.

A Dunkerque et Marseille, généralement sous l'impulsion des communistes, des tracts ou des affiches s'adressent aux femmes dès qu'un conflit s'éternisant, il importe de parer à la démoralisation familiale des grévistes. Les discours s'ajustent au public visé, excipent du droit des ouvriers au « bonheur du foyer » et à la « tendresse de leurs enfants ». « Vos maris sont à la hauteur de leur tâche (...). Soyez à leurs côtés... », argumente l'un d'eux<sup>127</sup>. A deux reprises, en août 1926, lors de la longue grève de Dunkerque, elles sont plusieurs centaines à manifester<sup>128</sup>. Le scénario se reproduit à l'identique, ou presque, à Marseille, au printemps 1950, avec le défilé de « ménagères » devant les sociétés d'aconage, l'administration du port et les permanences des élus locaux<sup>129</sup>. En 1968, elles occupent de nouveau les rues du centre-ville, escortées des dockers qui, imprégnés de culture méditerranéo-portuaire veillent « à ce qu'on les respecte et que personne ne se permette un geste ou une parole déplacée »<sup>130</sup>. « On avait la chair de poule. Pour moi, c'est l'un des moments les plus forts de ma vie », se remémore un témoin-acteur.

Il est toutefois d'autres modes, discrets et individuels, d'intervention féminine. Les archives du ministère des Transports regorgent de lettres de mères ou d'épouses qui sollicitent l'attribution ou la restitution de la carte « G » à leur fils ou mari<sup>131</sup>. L'administration et les employeurs ne refusent pas, quant à eux, de gagner les épouses à leurs vues. Avec quelques succès lorsqu'il s'est agi du virement des salaires sur des comptes bancaires ou au sujet de la mensualisation présentée sous le meilleur jour d'une promesse de stabilité de l'emploi et de normalisation du régime de protection sociale. En 1992, beaucoup d'entre elles téléphoneront discrètement au numéro vert mis en place par les autorités afin d'informer le public du contenu de la réforme contre laquelle luttait leur compagnon<sup>132</sup>.

### *La militante, la maman, la « garce » ou l'exception et la règle*

Agent actif de la fermeture des quais aux femmes, la Fédération des Ports et Docks n'a pas été la moins accueillante des structures confédérales pour les travailleuses dont la précarité lui rappelait sa préhistoire. Née, en 1901, du regroupement d'organisations portuaires, rejointes par celles des « transports et manutentions », puis de la navigation intérieure, la Fédération s'élargit, après la Seconde Guerre mondiale et par l'intermédiaire des syndicats de la manutention ferroviaire, vers un nouveau type de salariés. Masculins et

<sup>123</sup>M. R. Loew, *Les dockers de Marseille*, op. cit., pp. 8 et 50.

<sup>124</sup>C. Marck « Sur les routes que j'ai parcourues », texte autobiographique partiellement inédit. Archives M. Chambelland, Musée social.

<sup>125</sup>C. Noiret, *Projet de syndicat et de caisse d'échange (pour les ouvriers du port) et d'amélioration morale dans notre population*, Impr. Maudet, Godfroy et Cie, Le Havre, 1876, p. 16.

<sup>126</sup>AN, F7 13705, affiche du syndicat de Dunkerque, mai 1927.

<sup>127</sup>CAC, 870150, art. 58, tract du syndicat CGT des dockers de Marseille, décembre 1954.

<sup>128</sup>*La Révolution prolétarienne* de décembre 1926.

<sup>129</sup>A. Pacini, D. Pons, op. cit., p. 80.

<sup>130</sup>Ibidem, p. 212.

<sup>131</sup>CAC, 870150, art. 24 et 25.

<sup>132</sup>L. Hilaire, *Dockers, corporatisme et changement*, Transport Actualités, GEP-Communication, 1993, p. 150.

intermittents, ceux-ci présentent des points communs avec les travailleurs des quais. Peu nombreuses, les bases syndicales se révèlent vulnérables. Dans les années 1960 et 1970, leur recrutement s'oriente en direction du personnel, féminin<sup>133</sup> et étranger, de nettoyage des wagons de la SNCF et du métro. Les responsables fédéraux portent à bout de bras des organisations fragilisées par l'instabilité de la main-d'œuvre et écrasées par l'ampleur des problèmes à résoudre. L'aide accordée et les premiers acquis drainent toutefois vers la Fédération les syndicats de nettoyage de locaux. Constitué en 1971, celui du Maine-et-Loire, animé par un prêtre-ouvrier, mais à dominante féminine, affilié tour à tour aux fédérations de l'Alimentation, du Commerce, de la Distribution et des Services, finit ainsi par rallier les Ports et Docks<sup>134</sup>. Ouvertes en 1976, les négociations appuyées par des actions difficiles dans le climat d'intimidation qui règne sur les chantiers, débouchent, en décembre 1981, sur l'établissement d'une convention collective bientôt étendue à l'ensemble du territoire<sup>135</sup>. Selon des modalités différentes, mais avec des résultats comparables, les dockers poissonniers s'astreignent à « parrainer » les ouvrières du mareyage et des usines de conserves.

Tardive, cette ouverture ne renverse pas la suprématie masculine fédérale que les composantes non portuaires s'ingénient à reproduire. Le nombre des déléguées aux différents congrès réunis depuis la Libération n'atteint ou ne franchit le seuil de dix qu'à trois reprises<sup>136</sup>. Peu de militants s'en soucient vraiment. Aussi bien le rapporteur de la commission des mandats s'emporte-t-il, en 1993, contre l'image détestable offerte par sa fédération qu'il affirme être « la plus macho de toute la CGT »<sup>137</sup>.

Devant l'évidence de la combativité syndicale et de la résistance physique féminines, les dockers témoignent, à l'occasion, d'une naïveté admirative égale à leurs préventions « instinctives ». « Elles étaient formidables, les femmes de dockers », s'enthousiasme l'un d'eux à l'évocation d'un conflit particulièrement dur<sup>138</sup>. Tous saluent les militantes dévouées, à l'exemple de l'ancienne secrétaire administrative fédérale des rudes années de la guerre froide - « une grande dame »<sup>139</sup> - ou de Marguerite Brest, trésorière du syndicat de la marine fluviale, qui, à la fin des congrès, entraîne les délégués à chanter *l'Internationale*. Ces fortes personnalités dont s'enorgueillit la corporation rejoignent les mères dans le panthéon féminin des dockers. De la sienne, le rude secrétaire du syndicat du Havre dira : « même si elle avait vieilli, je ne pouvais pas lui répondre. (Elle) vient de mourir. Je viens d'avoir ma majorité »<sup>140</sup>. Par un processus classique d'identification, des ouvriers assimilent volontiers le syndicat et la CGT qui, disent-ils, leur ont « tout apporté », à l'image révéree de la mère<sup>141</sup>.

Intimes ou symboliques, ces révélations n'ébranlent en rien la masculinité normative du groupe. Le sentiment de supériorité qui la fonde ne saurait cependant faire complètement illusion. Ciment d'une stratégie défensive destinée à surmonter la pénibilité et les risques du métier, il est aussi un moyen de pallier l'anxiété suscitée par l'autre sexe. La crainte explicite d'une incursion dévastatrice pour les acquis et le contrôle exercé sur l'accès au métier se drape de considérations physiologiques aux allures de truismes s'agissant de la force musculaire. D'aucuns invoquent une tournure d'esprit, non moins « naturelle », et qui, du rire au bavardage, détournerait les femmes de l'exécution correcte des tâches disputées de

<sup>133</sup> Leur proportion atteint 80% en 1972. Intervention de Boisaubert, *Congrès fédéral national, Paris, 15-16 juin 1972*, p. 86.

<sup>134</sup> Intervention de Pineau, *20e Congrès fédéral national, Paris, 13-14 mai 1982*, p. 42.

<sup>135</sup> Idem.

<sup>136</sup> Soit 10 en 1978, 12 en 1986 et 11 en 1989.

<sup>137</sup> Intervention d'Alain Dini, *24e Congrès fédéral national, Montreuil, 17-19 juin 1993*, p. 62.

<sup>138</sup> A. Pacini, D. Pons, *op. cit.*, p. 80.

<sup>139</sup> Témoignage d'Henri Fiquet, Bordeaux, le 6 novembre 1998.

<sup>140</sup> Intervention de Lucien Nolent, *19e Congrès fédéral national, Paris, 12-13 juin 1980*, p. 31.

<sup>141</sup> Entretiens rapportés par E. Coppin, *op. cit.*, pp. 95-96.

balayage ou de sondage des sacs. A Dunkerque, elles seraient « mal vues » pour cela ainsi que pour les chapardages auxquelles elles s'adonneraient sans retenue<sup>142</sup>. Qu'importe s'il est admis, par ailleurs, que leur dextérité et leur sérieux les désignent à l'accomplissement du triage et du conditionnement. A distance, il est vrai, des quais...

D'autres peurs se font jour derrière les préoccupations sociales qu'elles consolident. Mal à l'aise auprès des trieuses de café dont il coordonne l'action, Charles Marck affirme que le mouvement « faillit (le) rendre fou » et lui fit redouter les « difficultés qu'il y aurait à conduire de pareilles grèves lorsque les ateliers se verraient envahis par l'élément féminin »<sup>143</sup>. Perturbatrice d'une lutte des classes qu'il revient aux hommes de mener, l'irruption des femmes hors de la sphère familiale menace les liens de camaraderie et, avec eux, la cohésion ouvrière. « Tout homme qui bande n'a pas de conscience »... appliquée à l'ensemble de la corporation, l'une des formules favorites d'un ancien dirigeant réputé abrupt et cynique pourrait avoir valeur de remise en cause radicale de la double référence syndicale et sexuée chère à la profession. Replacée dans son contexte, elle signale surtout le défaut d'une cuirasse masculine exposée aux tentations dévastatrices du sexe opposé. Par-delà les motifs personnels d'une telle conception, il n'est pas interdit de s'interroger, d'un point de vue socio-géographique, sur ses racines proprement portuaires.

Perçue, en 1904, par le maire du Havre comme une « nécessité sociale »<sup>144</sup>, la prostitution fleurit près des quais, au cœur des quartiers de dockers. Aux marges de la profession, les « mauvais garçons », mi-voleurs mi-proxénètes, ne répugnent pas à se prétendre ouvriers du port et à recruter des remplaçants qui, embauchés sous leur nom, serviront d'alibis en cas de malheur. L'ancienneté du camouflage explique la récurrence des accusations de « maquereautage » dans les controverses syndicales. Encore la réprobation des proxénètes fait-elle bon ménage avec l'éloge ambigu des « beaux gosses » dont les exploits donjuanesques rejaillissent sur la profession et reposent, murmure-t-on, sur d'exceptionnels attributs virils<sup>145</sup>. Reste qu'aussi méprisable que soit son activité, la prostituée bénéficie de la relative indulgence octroyée aux victimes d'une société injuste. Il en va différemment pour la « garce », engeance familière de l'imaginaire misogyne et que beaucoup croient discerner sous chaque femme tentée de s'affranchir de la discrétion qui sied à sa condition. Conviés, en octobre 1949, à la première représentation d'*Un homme marche dans la ville*, film néoréaliste de Marcel Pagliéro tourné avec leur concours, les dockers havrais ne trouvent rien à redire à l'intrigue, drame de la jalousie dans lequel Ginette Leclerc incarne le rôle, détestable entre tous, d'une femme de docker « dévorée par ses sens »<sup>146</sup>. Sur le moment, ils applaudissent même une œuvre dont les scènes d'embauche, de travail et de bistrots respirent la vérité. La condamnation viendra quelques jours plus tard, après que le PCF ait dénoncé l'image offerte au public d'ouvriers port peu vaillants au travail, alcooliques et... « forniquant comme de vulgaires existentialistes »<sup>147</sup>.

Intermittence, modicité des tarifs, savoir-faire occultés par l'omniprésente référence aux aptitudes musculaires « naturelles », etc., les conventions qui, dans la seconde moitié du

---

<sup>142</sup>J.-P. Hernandez, *Alors, au port...*, op. cit., pp. 65 et 146.

<sup>143</sup>C. Marck « Sur les routes que j'ai parcourues », texte autobiographique cité.

<sup>144</sup>Déclaration du maire du Havre en 1904 rapportée par A. Rique, *La prostitution au Havre entre 1870 et 1914*, maîtrise (dir. M. Pigenet), Rouen, 1993, p. 100.

<sup>145</sup>A plusieurs reprises, des dockers marseillais nous vanteront les succès féminins d'un ancien militant dont l'un de nos interlocuteurs nous dira en choisissant ses mots qu'il avait « la plus belle quéquette » de la ville.

<sup>146</sup>Cf. T. Perron, « Légende noire et icônes rouges... », op. cit., pp. 198-199.

<sup>147</sup>*L'Avenir normand* du 27 janvier 1950. Au bout du compte, la direction du syndicat des dockers à laquelle les communistes ne participent pas, se ralliera, derrière son secrétaire, à la condamnation prononcée et obtiendra l'interdiction de la projection publique du film.

XIXe siècle, ont régenté l'exercice et la représentation de la profession ressemblent, à s'y méprendre, à celles qui s'appliquaient alors aux métiers de... femme<sup>148</sup>. En réaction contre une situation intolérable, les organisations ouvrières entreprirent avec succès de verrouiller les accès à la profession et d'instaurer une exclusivité masculine apparemment frappée au coin du bon sens.

Après des décennies de certitudes, les premiers doutes naissent quand, au tournant des années 1960-1970, les syndicalistes alertent leurs camarades du danger qu'il y aurait à se satisfaire de la définition du dockers « tas de muscles », propre à les évincer peu à peu de fonctions « trop techniques pour eux »<sup>149</sup>. L'élévation de la formation générale des nouvelles recrues et l'indéniable amélioration sociale intervenue depuis la Libération font surgir de nouveaux besoins, conceptions et attitudes. Passés par l'enseignement secondaire, les jeunes dockers aspirent à une autre vie que celle de leurs parents, souhaitent « vivre comme les autres ouvriers », aller à la campagne, au cinéma, au théâtre, au concert...<sup>150</sup>

L'invitation à ne plus voir les dockers comme ceux « d'il y a 20 ans » ne rencontre pas une adhésion unanime. Stimulée par la peur de ne jamais réunir les compétences requises pour la conduite d'opérations mécanisées, la nostalgie attise la crainte d'une perte d'identité. « Le mec de 45 kilos, il va faire le docker maintenant! C'est malheureux, mais c'est pas ça! C'est bien d'un côté, ils ont moins de mal, mais c'est plus le docker, quoi! Moi, je dis : c'est plus les dockers », s'obstine un ancien<sup>151</sup>. D'autres ouvriers redoutent que l'évolution du métier ne les transforment en « petits cols blancs »<sup>152</sup>.

Chacun réalise qu'aucun argument ne justifiera plus, bientôt la sélection sexuée en vigueur. Si, à l'étranger, plusieurs pays conservent une législation restrictive, la tendance perceptible au-delà de l'Hexagone, va vers une lente féminisation des emplois. Sur la côte Ouest des Etats-Unis, la première adhésion féminine à l'ILWU date de 1976. Lynn Hummel, militante de l'une des sections de ce syndicat progressiste, a raconté les obstacles qu'elle eut à surmonter - « c'était terrible » - pour se faire accepter, treize ans plus tard, de « vieux dockers qui pens(aient) que nous étions venu(es) envahir une industrie qui leur était réservée »<sup>153</sup>. La preuve est faite et le pari gagné. En 1999, les femmes représentent près du cinquième des 3 000 dockers du site. Ailleurs dans le monde, leurs consœurs travaillent dans des ports d'Australie, de Belgique, de Finlande, de Grande-Bretagne, d'Inde, à Singapour et au Pérou. On ne se hasarderait pas à certifier que ce processus ait toujours été porteur de progrès social pour l'ensemble de la corporation. Du côté des ouvrières, en revanche, il fut généralement synonyme d'avancées tangibles<sup>154</sup>.

Les résistances culturelles, communes au patronat et aux travailleurs, sinon aux candidates potentielles, peu nombreuses, jusque-là, à tenter l'aventure, restent vives. Au seuil du XXIe siècle, les commis employés aux écritures du port du Havre, assimilés aux dockers,

---

<sup>148</sup>Cf. M. Perrot, « De la nourrice à l'employée... Travaux de femmes dans la France du XIXe siècle », Le Mouvement social, n°105, octobre-décembre 1978, p. 8.

<sup>149</sup>Intervention de Roger Gouvard, *Congrès fédéral national, Paris, 15-16 juin 1972*, p. 49.

<sup>150</sup>Intervention de Michel Alexandre, *Congrès fédéral national, Paris, 10-11 juin 1976*, p. 53.

<sup>151</sup>E. Coppin, *Les dockers au commerce à Boulogne-sur-Mer*, maîtrise (dir. D. Tartakowsky), Paris 1, 1993, p. 88.

<sup>152</sup>Témoignage rapporté par S. Beroud, *Représentations individuelles...*, op. cit., p. 68.

<sup>153</sup>ITF Femmes, 2000.

<sup>154</sup>Devenues dockers à la fin de l'année 1999, au terme d'une procédure de recrutement ouverte à tous, trois anciennes trieuses de fruits d'Anvers, verront leurs salaires passer du simple au double. Soutenues par l'un des syndicats du port, les trois femmes ne constituent toutefois qu'à peine 1% des dockers recrutées... *ITF News*, n° 2, 2000.



demeurent, aujourd'hui comme hier, de sexe masculin à l'instar de leurs camarades affectés au chargement et au déchargement des navires. Il en va de même pour ces autres « dockers » qui, dans les bureaux des sociétés de manutention, opèrent la saisie informatique des mouvements de conteneurs<sup>155</sup>. Pour combien de temps encore?

---

<sup>155</sup> Certains syndicats, à la suite de la Fédération des Ports et Docks, s'efforcent d'étendre leur recrutement à l'ensemble des employés, femmes comprises, des entreprises de manutention auxquelles ils sont rattachés depuis la réforme de 1992.